



**ANALISIS DAMPAK ADANYA BENCANA ALAM
TERHADAP PROSES PENGIRIMAN BARANG
OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA
DI PERAIRAN MERAK**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

MARIA MAGDALENA DELYRIA MARDIAN

531611306261 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**ANALISIS DAMPAK ADANYA BENCANA ALAM
TERHADAP PROSES PENGIRIMAN BARANG
OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA
DI PERAIRAN MERAK**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MARIA MAGDALENA DELYRIA MARDIAN
531611306261 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

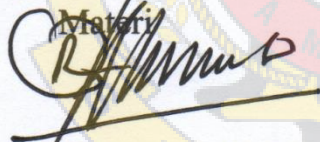
**ANALISIS DAMPAK ADANYA BENCANA ALAM
TERHADAP PROSES PENGIRIMAN BARANG
OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA
DI PERAIRAN MERAK**

Disusun Oleh:

MARIA MAGDALENA DELYRIA MARDIAN
531611306261K

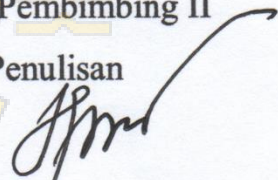
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,..... 2020

Dosen Pembimbing I

Materi


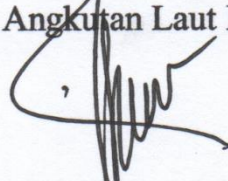
Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Dosen Pembimbing II

Penulisan


Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Perairan Merak” karya,

Nama : Maria Magdalena Delyria Mardian

NIT : 531611306261 K

Program Studi : KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal.....

Semarang,

Penguji I

SRI SUYANTI, S.S., M.Si

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560822 197903 2 001

Penguji II

Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji III

Drs. EDY WARSOPURNOMO, M.M., M. Mar.E

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19560106 198203 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Maria Magdalena Delyria Mardian

NIT : 531611306261 K

Program Studi : KALK

Skripsi dengan judul “Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Perairan Merak”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Juli 2020

Yang menyatakan,



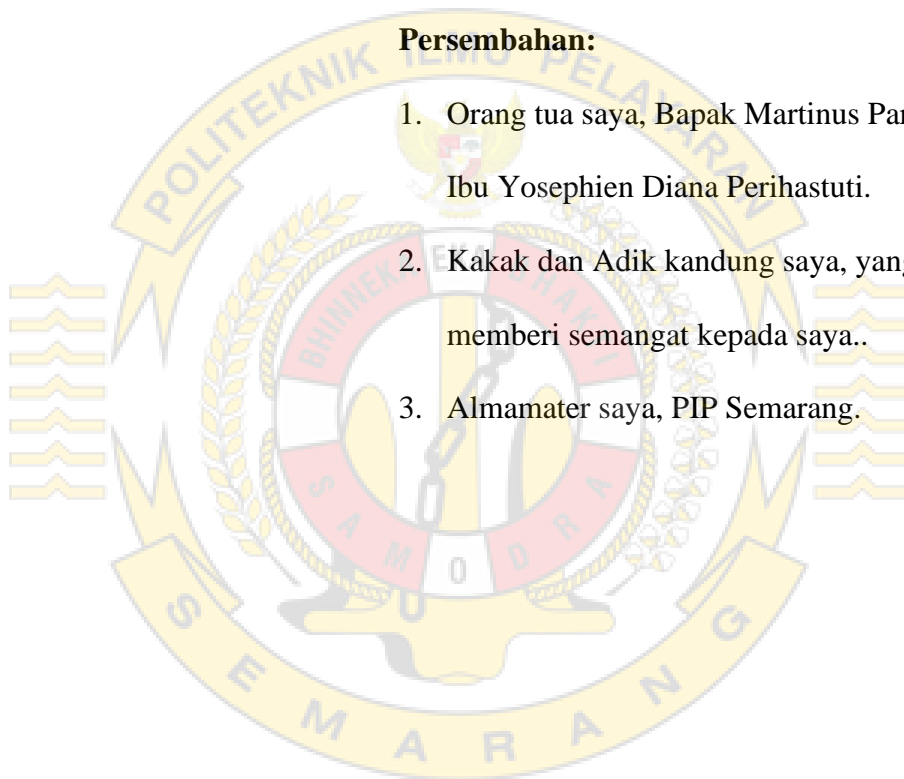
MARIA MAGDALENA DELYRIA MARDIAN
NIT. 531611306261 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. You Can if You Believe You Can.
2. Ketika orang lain menghina saya, saya akan tetap membalasnya, yaitu dengan kebaikan.
3. Restu orangtua adalah kunci kesuksesan.

Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Martinus Parmidi dan Ibu Yosephien Diana Perihastuti.
2. Kakak dan Adik kandung saya, yang selalu memberi semangat kepada saya..
3. Almamater saya, PIP Semarang.



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Perairan Merak”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua saya yang telah berjuang dan memberikan ilmu kedisiplinan, doa, serta kakak dan adik saya yang selalu menyemangati.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua jurusan KALK PIP Semarang.
4. Dr. Riyanto, S.E, M.Pd selaku dosen pembimbing materi skripsi.
5. Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
6. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

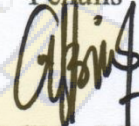
7. Perusahaan PT. Tama Samudera Line dan PT. Adi Bahari Nuansa yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian darat serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Seluruh teman-teman saya yang selalu memberikan semangat dan hal positif kepada saya.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,

Juli 2020

Penulis



MARIA MAGDALENA DELYRIA MARDIAN

NIT. 531611306261 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.2 Definisi Operasional.....	13
2.3 Kerangka Pikir Penelitian	25
BAB III METODE PENELITIAN	27
3.1 Metode Pendekatan	27
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian	29
3.3 Sumber Data.....	30
3.4 Metode Pengumpulan Data	31
3.5 Keabsahan Data.....	34
3.5 Teknik Analisis Data.....	34

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
4.1 Gambaran Umum Perusahaan.....	38
4.2 Hasil Penelitian	45
4.3 Pembahasan Masalah	57
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	65
5.1 Kesimpulan	65
5.2 Saran.....	66
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Alur Pengiriman	12
Gambar 4.3. Kondisi Laut saat Bencana.....	48



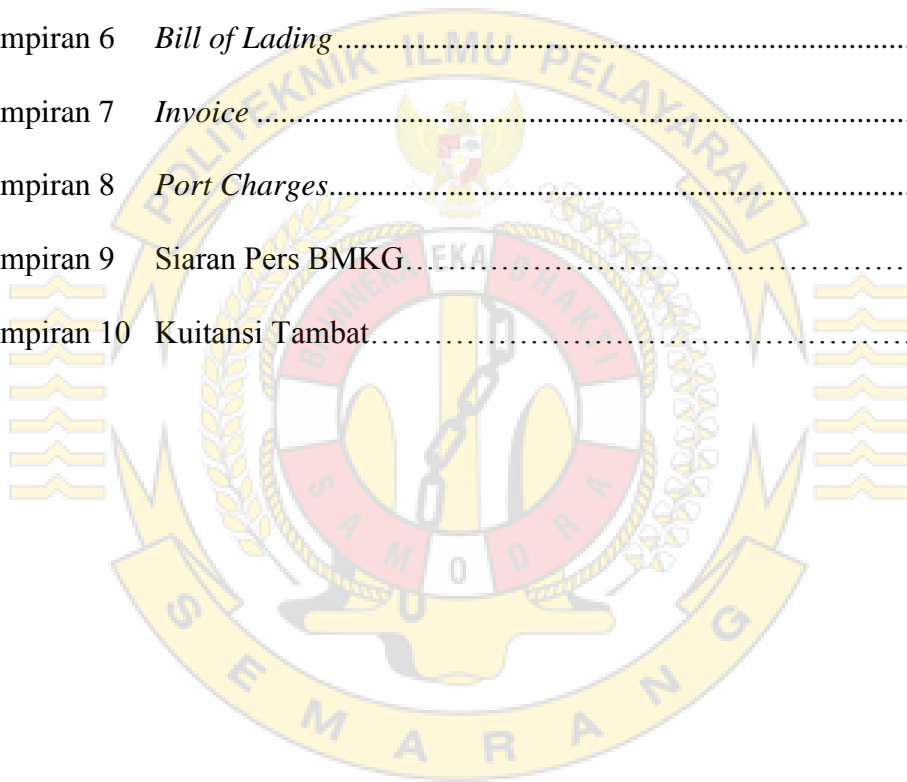
DAFTAR TABEL

Tabel 2.2. Kerangka Pikir Penelitian	26
Tabel 4.1. Daftar Nama Kapal yang Dimiliki Perusahaan.....	41
Tabel 4.2. Struktur Organisasi PT. Adi Bahari Nuansa.....	42
Tabel 4.3. Daftar Kegiatan Kapal KM. Sekishu Indah	48
Tabel 4.4. Biaya yang dikeluarkan PT. Adi Bahari Nuansa	54



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara.....	70
Lampiran 2	Hasil Wawancara.....	72
Lampiran 3	Hasil Wawancara.....	74
Lampiran 4	<i>Statement of Fact</i>	76
Lampiran 5	<i>Packing list</i>	77
Lampiran 6	<i>Bill of Lading</i>	78
Lampiran 7	<i>Invoice</i>	79
Lampiran 8	<i>Port Charges</i>	80
Lampiran 9	Siaran Pers BMKG.....	83
Lampiran 10	Kuitansi Tambat.....	84



ABSTRAKSI

Mardian, Maria Magdalena Delyria, 531611306261 K, 2020, “*Analisi Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Perairan Merak*”, Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd., Pembimbing II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M.

Pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia. Banyak faktor yang perlu diperhatikan dalam pengangkutan melalui jalur laut yaitu manusia (*man*), waktu tunggu (*leadtime*), metode (*method*), alat (*machine*), dan lingkungan (*environment*). Faktor lingkungan contohnya bencana alam. Bencana alam sangat memengaruhi kegiatan pengiriman barang, dan menimbulkan dampak yang luar biasa. Maka, perlu dilakukan penanganan yang terbaik agar tidak merugikan beberapa pihak.

Metode penelitian ini adalah dengan pendekatan kualitatif, studi kasus, dan desain penelitian deskriptif. Sumber data penelitian yang diambil adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan riset lapangan serta studi pustaka dan dokumentasi, sehingga didapatkan teknik keabsahan data.

Hasil dari penelitian ini adalah terdapat pada kegiatan pengiriman KM. Sekishu Indah oleh PT. Adi Bahari Nuansa yang terjadi pada tanggal 22 Desember 2018. Dalam hal ini faktor bencana alam saat memengaruhi kegiatan pengiriman barang tersebut. Saat kejadian, yang dilakukan adalah pengevakuasian terhadap *crew* kapal dan penundaan pengiriman barang. Dampak yang terjadi ialah terlambatnya pengiriman barang, pembengkakan biaya tambat, ketidakpuasan konsumen terhadap kinerja perusahaan. Peneliti menyarankan agar lebih memperhatikan kepuasan pelanggan (konsumen) dengan beretika baik untuk menjelaskan permasalahan.

Kata Kunci: Dampak, Bencana alam, Pengiriman Barang.

ABSTRACT

Mardian, Maria Magdalena Delyria, 531611306261 K, 2020, “*Analisi Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Perairan Merak*”, Diploma IV Program, Study Program of Sea and Port Transportation Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd., Advisor II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M.

Sea transportation has a very big role in transportation for Indonesia. Many factors need to be considered in transportation by sea, humans (man), waiting times, methods, tools (machines), and the environment. The environmental factors for example natural disasters. Natural disasters has greatly affect in activities of shipping goods, and have a great impact. Therefore, need the best treat, in order to won't get harm for some authoritize.

This research method is a qualitative approach, case studies, and descriptive research design. Sources of research data are taken primary and secondary data. techniques of Data collection with field research and literature study and documentation, so that the technique of data validity is obtained.

The results of this study are contained in the KM shipping activities. Sekishu Indah by PT. Adi Bahari Nuance that hapened on December 22, 2018. In this case, the natural disasters is the biggest factors for affecting the activities of shipping goods. During the incident, what I did was evacuate the crew and postpone the shipment of goods. The impact that occurs is the late delivery of goods, the swelling of mooring costs, consumer dissatisfaction with company performance. Researchers suggest that pay more attention to customer satisfaction (consumers) in good faith to explain the problem

Keywords: Impact, natural disasters, delivery of goods.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan, yang berjumlah hampir delapan belas ribu baik pulau kecil maupun besar. Hal ini memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut, dan udara agar menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Pengangkutan barang di dalam negeri melalui ketiga jalur lalu lintas tersebut cukup memadai, mengingat jumlah penduduk bangsa Indonesia yang hampir tiga ratus juta tersebar di seluruh Kepulauan Nusantara ini. Dalam kehidupan manusia, pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Demikian juga dalam dunia perdagangan, bahkan pengangkutan memegang peranan yang mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan akan mengalami kesulitan untuk dapat beroperasi. Nilai suatu barang tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat dimana barang itu berada, sehingga dengan pengangkutan nilai suatu barang akan meningkat.

Pengangkutan atau biasa juga disebut dengan transportasi, merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan (Purwosutjipto, 2001). Tujuan diadakannya

pengangkutan adalah memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan untuk mencapai dan meningkatkan nilai tambah suatu barang (Suyono, 2001: 106).

Dari tiga macam moda transportasi, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam mengangkut barang, orang, dan hewan dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan barang melalui laut menjadi alternatif yang paling diminati oleh masyarakat, hal ini dikarenakan unsur biaya yang relatif murah dan angkutan melalui laut dapat mengangkut barang-barang dalam jumlah dan volume yang banyak. Dengan adanya pelaksanaan pengangkutan ini secara langsung juga akan berpengaruh terhadap perlindungan hukum bagi pihak pengirim barang yang menggunakan sarana angkutan tersebut. Bila penyelenggaraan pengangkutan tidak selamat maka akan terjadi dua hal, yaitu barang sampai di tempat tujuan atau tidak ada (musnah) karena tenggelamnya barang di laut, dicuri orang, dibuang di laut, dan lain-lain atau ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya karena terjadi kecelakaan saat pengiriman.

Bisnis usaha pelayaran khususnya angkutan barang melalui laut di era digital seperti saat ini terus menghadapi persaingan yang sangat ketat, baik disebabkan karena pengaruh pasar global maupun domestik. Perbuatan pengangkutan dimulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Secara umum pengangkutan bertujuan untuk memindahkan muatan dari suatu tempat ke tempat tujuan yang berlangsung

tanpa adanya hambatan dan kemacetan sesuai dengan waktu yang direncanakan.

Faktor yang perlu diperhatikan dalam proses pengangkutan melalui jalur laut. Hal tersebut dikarenakan dapat terjadi kemungkinan penundaan pengiriman barang yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti manusia (*man*), waktu tunggu (*leadtime*), metode (*method*), alat (*machine*), dan lingkungan (*environment*). Dalam penelitian ini, seharusnya kapal sandar dan muat pada tanggal 22 Desember 2018. Namun karena adanya bencana alam, kapal hanya sandar saja dan terjadi penundaan dalam permuatan karena pengevakuasian ABK ke tempat yang lebih aman. Adapun faktor tertundanya pengiriman barang, yang disebabkan oleh faktor lingkungan dan alam, sebagai contoh terjadi bencana alam di Perairan Merak pada tanggal 22 Desember 2018 yang dialami oleh PT. Adi Bahari Nuansa. Berdasar dari uraian diatas maka penulis mencoba menganalisa kasus tersebut dengan judul : **“ANALISIS DAMPAK ADANYA BENCANA ALAM TERHADAP PROSES PENGIRIMAN BARANG OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA DI PERAIRAN MERAK”**

1.2. Perumusan Masalah

Dalam penelitian ini, masalah yang penulis ajukan adalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana kegiatan pengiriman barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa saat terjadi bencana alam?
- 1.2.2. Apa dampak yang terjadi akibat tertundanya pengiriman barang yang disebabkan oleh bencana alam?

- 1.2.3. Apa solusi yang dilakukan PT. Adi Bahari Nuansa dalam mengatasi keterlambatan pengiriman barang?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin penulis capai dalam penelitian ini:

- 1.3.1. Untuk mengetahui kegiatan pengiriman barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa saat terjadi bencana alam.
- 1.3.2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi akibat tertundanya pengiriman barang yang disebabkan oleh bencana alam.
- 1.3.3. Untuk mengetahui solusi yang dilakukan oleh PT. Adi Bahari Nuansa dalam mengatasi keterlambatan pengiriman barang.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang penulis harapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Teoritis

Hasil Penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan wawasan dalam menyikapi dampak yang ditimbulkan dari adanya bencana alam dalam proses pengiriman barang di PT. Adi Bahari Nuansa.

1.4.1.1. Manfaat bagi penulis

Untuk mengetahui sejauh mana usaha yang dilakukan oleh PT. Adi Bahari Nuansa dalam mengatasi kendala dalam proses pengiriman barang.

1.4.1.2. Manfaat bagi lembaga pendidikan

Skripsi ini dapat menambah perbendaharaan pepustakaan PIP Semarang dan menjadi sebuah tambahan wacana maupun referensi bagi rekan-rekan maupun bagi semua pihak yang membutuhkan.

1.4.1.3. Manfaat bagi perusahaan

Skripsi ini diharap menghasilkan informasi yang bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap proses pengiriman barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa yang nantinya memberikan kepuasan bagi pelanggan dan pemakai jasa dan pada akhirnya memberikan keuntungan bagi perusahaan.

1.4.2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat menyumbangkan pemikiran terhadap pemecahan masalah yang berkaitan dengan dampak yang ditimbulkan dari adanya bencana alam terhadap proses pengiriman barang di perusahaan tersebut. Selanjutnya hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi penyusunan program pemecahan masalah pada proses pengiriman barang.

1.4.2.1. Manfaat bagi pembaca

Para taruna-taruni dapat menerapkan secara langsung ilmu-ilmu baik teori maupun praktek yang telah di dapat di kampus, serta dapat membandingkan teori-teori yang

didapat selama praktek untuk lebih diyakini. Selain itu penulisan ini diharapkan agar dapat menjadi sebuah pengalaman penting sebagai dasar untuk masuk lingkungan kerja sesungguhnya.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memahami lebih jelas skripsi ini, maka materi-materi yang tertera pada laporan skripsi ini dikelompokkan menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penyampaian sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul serta tujuan dan kegunaan dari pembahasan masalah, perumusan yang akan di ambil. pembahasan masalah dan sistematika penulisan untuk dapat dengan mudah di pahami.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini membahas mengenai dasar-dasar teori yang digunakan berkaitan dengan penelitian yang diambil dari buku atau referensi yang mendukung penelitian. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab Metode Penelitian yang menjelaskan penelitian yang digunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian yang terdiri

dari, lokasi atau tempat penelitian, data yang diperlukan, metode pengumpulan data, teknik analisa data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam penulisan bab IV berisikan hasil penelitian dan pembahasan atas penelitian yang didapatkan pada waktu melaksana Praktek Darat pada PT. Adi Bahari Nuansa membahas antara lain gambaran umum perusahaan atau tempat penelitian, analisis hasil penelitian dari rumusan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

BAB V : PENUTUP

Dalam Bab V ini peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari peneliti mengenai topik yang dibahas serta berisikan kesimpulan dan saran dari penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Analisis

Dalam Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer karangan Peter Salim dan Yenni (2002:44). Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2005) menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.

2.1.2. Pengertian Dampak

Dampak adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat, baik akibat positif maupun akibat negatif. Pengaruh sendiri adalah suatu keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi (www.carapedia.com).

Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh adalah suatu keadaan dimana ada

hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi. (KBBI Online, 2010)

Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil oleh seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif. Menurut Kamus Besar yang dimaksud dengan dampak positif adalah pengaruh kuat yg mendatangkan akibat yg positif sedangkan dampak negatif adalah pengaruh kuat yg mendatangkan akibat yg negatif.

2.1.3. Pengertian Bencana

Menurut *United National Development Program* (UNDP), bencana adalah suatu kejadian yang ekstrim dalam lingkungan alam atau manusia yang merugikan/mempengaruhi kehidupan manusia, harta benda atau aktivitas sampai pada tingkat yang menimbulkan bencana. Pengertian lain tentang bencana seperti yang tercantum pada Undang-Undang Republik Indonesia No. 24 Tahun 2007 adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan oleh faktor alam dan/atau faktor nonalam maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis.

Bencana terbagi menjadi dua yaitu bencana alam dan bencana non alam. Bencana alam adalah bencana yang diakibatkan oleh

peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor. Sedangkan bencana nonalam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam yang antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit. (Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana)

2.1.4. Pengertian Proses

Proses ialah peristiwa yang terjadi secara alami atau didesain, mungkin menggunakan waktu, ruang, keahlian atau sumber daya lainnya, yang menghasilkan sesuatu. Sebuah proses dapat diidentifikasi dengan perubahan yang dibuat terhadap sifat dari satu atau lebih objek di bawah pengaruhnya.

Definisi lain dari proses ini adalah serangkaian kegiatan yang saling terkait atau berinteraksi, yang mengubah input menjadi output dari kegiatan ini memerlukan alokasi sumber daya seperti manusia dan material. Input dan output berarti daya nyata (seperti peralatan, bahan atau komponen) atau intangible (seperti energi atau informasi). Output juga dapat tidak diinginkan, seperti limbah atau polusi.

2.1.5. Pengiriman Barang

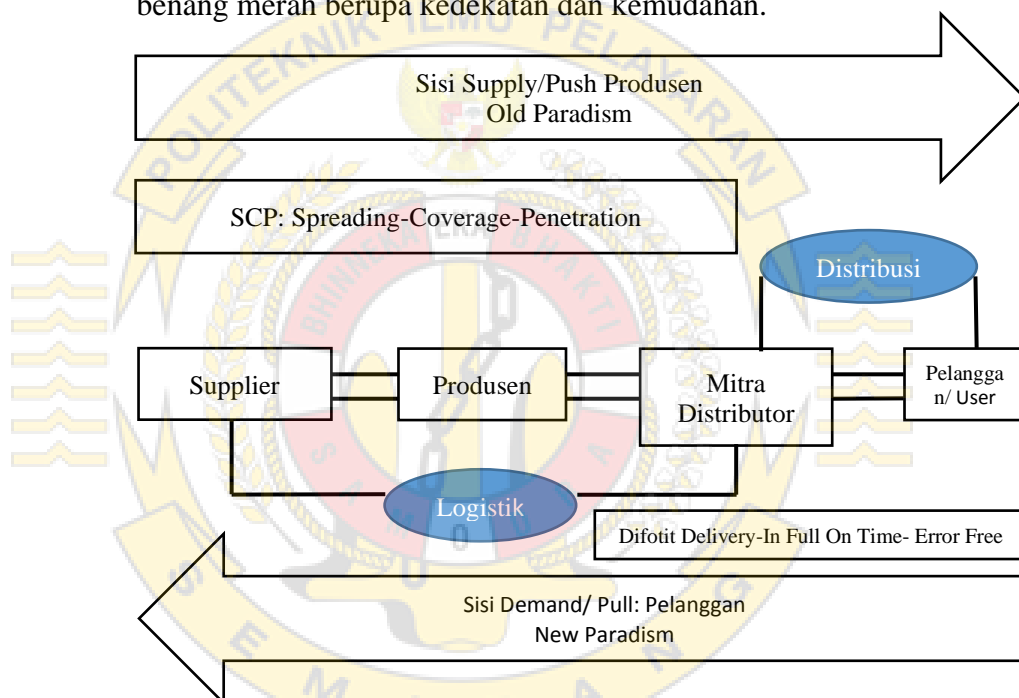
Definisi pengiriman adalah kegiatan mendistribusikan produk barang dan jasa produsen kepada konsumen. Pengiriman adalah kegiatan pemasaran untuk memudahkan dalam penyampaian produk

dari produsen kepada konsumen. Manfaat pengiriman berdasarkan definisi sebelumnya adalah kegiatan pengalih pindah tangan kepemilikan suatu barang atau jasa. Kegiatan pengiriman menciptakan arus saluran pemasaran atau arus saluran pengiriman. Distributor adalah orang yang melaksanakan kegiatan pengiriman. Distributor bertugas menghubungkan antara kegiatan produksi dan konsumsi.

Menurut Mikael (2016:6) kegiatan pengiriman secara tidak langsung sudah sering kali dijumpai dalam kehidupan sehari – hari, dari kebanyakan pihak produsen sendiri tidak mampu untuk menangani masalah pengiriman tanpa dibantu oleh beberapa penyedia jasa pengiriman itu sendiri. Untuk mengatasi permasalahan tersebut produsen tentunya membutuhkan mitra bisnis yang mumpuni untuk menangani penyaluran pengiriman yang baik agar produk dan jasa yang diberikan dapat dengan cepat dirasakan dampaknya oleh konsumen selaku target pasar dari produsen itu sendiri.

Menurut Mulyadi (2001:201), *sistem pengiriman barang merupakan suatu kegiatan mengirim barang dikarenakan adanya penjualan barang dagang. Penjualan terdiri dari transaksi penjualan barang atau jasa, baik secara tunai atau kredit. Secara umum pengiriman barang merupakan mempersiapkan pengiriman fisik barang dari gudang ketempat tujuan yang disesuaikan dengan dokumen pemesanan dan pengiriman serta dalam kondisi yang sesuai dengan persyaratan penanganan barangnya.*

Dalam konsep pengiriman ada dua hal yang berperan mensukseskan pengiriman, yaitu produsen dan konsumen. Dimana produsen sebagai bagian prinsipal berperan agar suatu produk dapat dipengirimkan secara merata. Sementara untuk sudut pandang konsumen sendiri ingin mendapatkan produk atau jasa yang ditawarkan dengan mudah. Kedua sudut pandang ini yang memiliki benang merah berupa kedekatan dan kemudahan.



Gambar 2.1. Alur Pengiriman (Sumber Suryanto, Mikael Hang 2016)

Berdasarkan pengertian pengiriman barang di atas, dapat disimpulkan bahwa suatu pengiriman didukung oleh pengangkutan.

2.1.6. Pengangkutan

Menurut Soegijatna Tjakranegara, pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan

untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya. Secara yuridis defenisi atau pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Walaupun demikian, pengangkutan itu menurut hukum atau secara yuridis dapat didefenisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

2.2. Definisi Operasional

2.2.1. Tsunami

Pengertian Tsunami secara Etimologi adalah tsunami sebenarnya berasal dari kosakat bahasa Jepang yang kemudian diadopsi dan digunakan oleh seluruh masyarakat dunia. Adapun kosakata tersebut adalah “tsu” yang artinya “pelabuhan” dan “nami” yang artinya ombak. Penggunaan kata tersebut merujuk pada kebiasaan orang Jepang yang datang ke pelabuhan setelah terjadinya tsunami.

Menurut Simandjuntak (1994), tsunami merupakan satu dari kejadian alam yang ditandai dengan pasangny air laut dalam skala besar dan terjadi setelah adanya goncangan gempa bumi tektonik. Gelombang air laut yang dihasilkan mampu menghancurkan area pemukiman di sekitar pantai.

Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi atau PVMBG (2006) juga menjelaskan bahwa pengertian tsunami adalah bencana

alam berupa gelombang laut yang diakibatkan oleh gempa bumi di dasar laut dan memiliki kemampuan untuk menjalar dengan kecepatan tinggi, bahkan kecepatannya bias melebihi 900 km/jam.

2.2.2. Proses Pengiriman Barang

Adapun proses pengiriman barang melalui kapal laut sebagai berikut :

2.2.2.1. Proses Packing Pengiriman Barang

Proses pengiriman barang dengan kapal laut pertama yang harus dilakukan yaitu proses packing. Dimana proses ini adalah proses yang terbilang cukup mudah. Tetapi banyak sekali customer yang akan melakukan proses pengiriman barang tidak memperhatikan pengepakannya. Sebab hal tersebut harus diperhatikan, karena akan mengakibatkan kerusakan pada barang yang akan dikirimkan. Tentunya hal itu terjadi atas kesalahan pengirim, untuk petugas pengiriman tidak bertanggung jawab atas packing atau pengepakan yang dilakukan pengirim. Dengan demikian sebaiknya lebih telaten pada saat melakukan proses packing sebelum diserahkan pada petugas pengiriman barang.

2.2.2.2. Proses Pelengkapan Dokumen Pengiriman Barang

Setelah selesai melakukan pengepakan atau packing barang, proses pengiriman barang dengan kapal laut yang

kedua adalah harus melengkapi dokumen-dokumen pengiriman barang. Dokumen yang dimaksud adalah surat-surat resmi seperti identitas pengirim maupun penerima juga termasuk data-data pada identitas barang. Karena tidak semua barang memiliki jenis, berat, atau tipe yang sama. Dengan begitu pada proses pengiriman barang ini dilakukan untuk mengetahui kejelasan terhadap barang yang akan dikirim.

2.2.2.3. Proses Pengurusan Asuransi Pengiriman Barang

Selain melakukan pengajuan dokumen data pengiriman barang, dalam proses pengiriman barang perlu mengurus asuransi pengiriman. Adanya asuransi pengiriman ini merupakan jenis perlindungan terhadap barang-barang yang akan dikirimkan ke tempat tujuan. Memang sebenarnya asuransi ini dikhususkan terhadap barang-barang yang memiliki nilai jual tinggi. Namun, tidak masalah juga jika melakukan pengurusan asuransi untuk kepentingan dan perlindungan barang kiriman.

2.2.2.4. Pengiriman Barang

Proses berikutnya yang dilakukan adalah proses pengiriman barangnya. Pengiriman ini berlangsung beberapa hari dilakukan tergantung pada jaraknya. Terlebih lagi pada proses pengiriman barang antar pulau, pastinya bukan hanya

sekedar melihat jarak saja. Tetapi cuaca pun tetap diperhitungkan karena, proses pengiriman barang antar pulau ini benar-benar selalu memperhatikan cuaca yang berlangsung. Bilamana cuaca sedang buruk tentunya akan memperlambat datangnya barang kiriman ke tempat tujuan.

2.2.2.5. Penerimaan Barang

Proses selanjutnya yaitu setelah ada proses pengiriman tentu akan ada pula proses penerimaan. Dimana proses penerimaan tergantung pada pilihan saat melakukan pengajuan pengiriman barang pada jasa layanan ekspedisi pengiriman barang. Apabila memilih untuk langsung door to door maka pengiriman barang secara langsung akan dikirimkan sesuai adanya data identitas sang penerima. Namun, jika memilih untuk mengambilnya sendiri ke perusahaan ekspedisi pengiriman barang, maka hanya menggunakan nomer resinya saja untuk diserahkan kepada petugas ekspedisi pengiriman barang.

2.2.2.6. Berbagai Jenis Surat Muatan

Surat Muatan (Bill of Lading = B/L) merupakan tanda terima barang-barang yang diberikan oleh pengangkut (*carrier*) kepada pengirim barang (*shipper*). Isinya menyatakan bahwa barang-barang tersebut telah diterima dan disetujui oleh pengangkut untuk diangkut ke pelabuhan

tujuan dan diserahkan di sana kepada penerima barang (*consignee*) yang ditunjuk oleh pengirim barang.

Lembaran asli Surat Muatan memastikan hak atas barang-barang yang tercatat di dalam Surat Muatan itu. Pada umumnya lembaran asli Surat Muatan dapat diperjual-belikan (sebenarnya, yang diperjual-belikan adalah barang-barang yang tercatat di dalam Surat Muatan,, yang berada dalam perwakilan pengangkut).

2.2.2.7. Dokumen-dokumen Angkutan Muatan Laut

Dalam pelaksanaan operasi penyerahan dan penerimaan muatan (barang) yang disebut juga operasi penjualan jasa transportasi, diperlukan berbagai dokumen yang disesuaikan dengan kebutuhan operasi tersebut.

Dari pihak pengangkut meliputi dokumen-dokumen sebagai berikut:

2.2.2.7.1. Surat Muatan (termasuk tindasan nakhoda).

2.2.2.7.2. Manifes (*Manifest*).

2.2.2.7.3. Surat Mualim (*Mates' Receipt*)

2.2.2.7.4. Tanda terima gudang (Resi Gudang).

2.2.2.7.5. Perintah Penyerahan (*Delivery orders*).

2.2.2.7.6. Pemberitahuan (*Notice*).

2.2.2.7.7. Perintah mendaratkan (*Landing order*).

Dari pihak pengirim barang meliputi dokumen-dokumen (ekspor) sebagai berikut:

2.2.3.7.1. Faktur penjualan (*Commercial Invoice*).

2.2.3.7.2. Daftar pengemasan (*Packing list*).

2.2.3.7.3. Lisensi ekspor (*Export licence*).

2.2.3.7.4. Daftar berat (*Weight list*).

2.2.3.7.5. Sertifikat asal (*Certificate of origin*).

2.2.3.7.6. Sertifikat pemeriksaan (*Certificate of inspection*).

2.2.3.7.7. Sertifikat pemuatan (*Certificate of loading*).

2.2.3.7.8. Sertifikat asuransi (*Certificate of insurance*) atau
Polis asuransi (*Insurance policy*)

2.2.3.7.9. Pemberitahuan ekspor barang (untuk ekspor dari
Indonesia)

2.2.2.8. Tanggung Jawab atas Muatan

Dalam pengangkutan muatan laut, yang bertanggung jawab atas keselamatan barang-barang tentu tidak mungkin hanya salah satu pihak yang bertanggungjawab. Tetapi masing-masing pihak bertanggung jawab dalam batas-batas tertentu. Ditinjau dari segi cara penyerahan (*delivery*) dan penerimaan (*redelivery*) barang-barang (Radiks Purba, 1997:190).

2.2.2.9. Tuntutan Ganti Rugi

Menurut Radiks Purba (1997:190) hak atas barang-barang telah diserahkan oleh pengirim barang kepada penerima barang, maka masalah tuntutan ganti rugi (*claim*),

jika ada, diselesaikan di pelabuhan pembongkaran antara pengangkut (agen) dengan penerima barang. Syarat ini juga dicantumkan pada Surat Muatlim. Jika barang-barang yang diterima oleh penerima barang lengkap dan tidak ada kekurangan apa-apa sebagaimana yang tercatat pada Surat Muatan, yang demikian berarti bahwa pengangkut telah, melaksanakan tugas dan kewajibannya dengan baik, sehingga pengangkut berhak memperoleh pembebasan dari penerima barang, yaitu dengan menandatangani D/O atau Tindakan Nakhoda (dicap dengan fiat penyerahan).

Salah satu syarat dalam pengangkutan muatan laut yang dicantumkan pada Surat Muatan ialah bahwa tuntutan ganti rugi (*claim*) selamanya diselesaikan di pelabuhan pembongkaran antara pengangkut (agen) dengan penerima barang. Syarat lain ialah bahwa pengangkut memikul kewajiban untuk menyerahkan barang-barang yang diangkutnya kepada penerima barang di pelabuhan pembongkaran dalam keadaan sebagaimana dia terima dari pengirim barang di pelabuhan, pemuatan yaitu sesuai dengan keadaan dan banyaknya barang sebagaimana yang tercatat pada Surat Muatan barang yang bersangkutan. Jika ada kekurangan/ kerusakan barang-barang yang berbeda dari yang tercatat pada Surat Muatan, maka penerima barang

dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut (agen).

Setelah pengangkut atau kuasanya menerima surat tuntutan ganti rugi dari pemilik barang (*reclaimant*) dia akan memeriksa dan meneliti sampai dimana kekurangan/kerusakan barang-barang tersebut menjadi tanggung jawabnya atautkah dia bebas dari tanggung jawab sesuai dengan sebab-sebab yang menimbulkan kekurangan/kerusakan atas barang-barang tersebut. Jika pengangkut mempunyai dasar dan bukti yang kuat bahwa kekurangan/kerusakan barang-barang bukan karena kesalahan dan atau kelalaiannya, maka dia dapat menolak tuntutan ganti rugi dan tuntutan ganti rugi dapat dibatalkan apabila koli yang hilang ditemukan kembali oleh pengangkut dan diserahkan kepada penerima barang serta ada kalanya pengangkut menawarkan koli yang lain untuk mengganti koli yang hilang dan atau barang yang lain untuk mengganti barang yang rusak. Jika ganti rugi disetujui oleh pengangkut, maka persetujuannya itu dia beritahukan secara tertulis.

2.2.2.10. Dasar Penolakan Tuntutan Ganti Rugi

Menurut Radiks Purba (1997:204) tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penerima barang tidak selalu disetujui atau ditolak, tergantung dari sebab-sebab yang menimbulkan

kekurangan/ kerusakan atas barang-barang. Berikut ini ditinjau beberapa dasar penolakan tuntutan ganti rugi:

2.2.2.10.1. Kejadian yang Tak Dapat Diatasi (*Force Majeure*)

Para pemilik barang tidak akan menuntut pengangkut atas kekurangan/ kerusakan barang-barang yang diakibatkan oleh *force majeure*. Namun kekurangan/ kerusakan barang-barang yang diakibatkan oleh *force majeure*, para pemilik barang memerlukan bukti, dan pengangkut wajib membuktikannya. Kejadian yang diakibatkan oleh *force majeure* tidak membebaskan pengangkut dari kewajiban untuk melakukan *due diligence*.

Kejadian dan syarat-syarat yang membebaskan pengangkut dari pertanggungjawaban, yaitu yang berupa kekebalan seperti yang disebutkan di atas, mempunyai efek untuk menghilangkan keraguan bahwa bukan hanya kewajiban pembuktian dibebankan sepenuhnya kepada pengangkut, tapi juga bahwa faedah dari kekebalan tersebut tidak dapat digunakan oleh

pengangkut untuk menolak tuntutan pemilik barang atas kekurangan/ kerusakan barang-barangnya jika kekurangan/ kerusakan tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut.

2.2.2.10.2. Merek, Nomor dan Alamat yang Salah atau Kurang Jelas

Kekurangan/ kerusakan barang-barang yang diakibatkan oleh kesalahan pengirim barang, misalnya kurang jelas/ teliti mencatat, merek, nomor, dan alamat pada pengemas barang-barang tidak menjadi tanggung jawab pengangkut. Ketentuan yang demikian memang pada tempatnya, karena pengangkut tidak dapat mengatur pematatannya dengan baik di dalam palka-palka kapal dan penyerahan barang-barang tidak dapat dilakukan dengan benar di pelabuhan pembongkaran, jika tanda-tanda (merek, nomor, alamat) tidak terdapat atau tidak terbaca pada pengemas atau salah mencatatnya.

2.2.2.10.3. Pengemas yang Lemah dan Keausan Pengemas yang Wajar

Kekurangan/ kerusakan barang-barang yang diakibatkan oleh pengemas yang tidak cukup kuat atau tidak cocok untuk jenis barang yang demikian dan disebabkan oleh keausan pengemas yang wajar, tidak menjadi tanggung jawab pengangkut, tetapi menjadi tanggung jawab yang membuat/ menyediakan pengemas tersebut, yaitu pengirim barang. Jadi, pengangkut dapat menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penerima barang karena mempunyai dasar yang kuat.

2.2.2.10.4. Pelampauan Jangka Waktu Tertentu

Pada setiap Surat Muatan pada umumnya dicantumkan suatu batas waktu tertentu untuk mengajukan tuntutan ganti rugi secara tertulis.

Biasanya jangka waktu tersebut ditentukan oleh pihak pengangkut selama satu bulan atau kurang dari satu bulan.

2.2.2.11. Penentuan Jumlah Ganti Rugi

Jumlah kerugian yang menjadi beban pengangkut harus ditentukan dalam batas-batas yang nyata dan wajar, yaitu sebagai berikut:

2.2.2.11.1. Jumlah ganti rugi harus sesuai dengan proporsi yang nyata dengan jumlah uang tambang yang diperoleh pengangkut, karena tidak pada tempatnya pengangkut mengganti kerugian yang tidak sesuai dengan uang tambang yang diperoleh sebagai balas jasa transportasi yang disediakan.

2.2.2.11.2. Jumlah ganti rugi tidak memberikan keuntungan bagi pemilik barang. Berarti, pemilik barang tidak wajar mencari keuntungan dari pengganti kerugian.

2.2.2.12. *Demurrage*

Menurut Radiks Purba (1997:369) *Demurrage time* dianggap sebagai tenggang waktu yang diberikan oleh kapal kepada pencarter untuk menyelesaikan pekerjaan yang belum selesai pada waktu *time allowed* telah tercapai. Dengan istilah lain, apabila waktu yang sesungguhnya (*actual time*) yang dipergunakan melebihi dari *time allowed*, selisihnya disebut *demurrage time (demurrage days)*. Jadi, $demurrage\ time = actual\ time - time\ allowed$.

Apabila *demurrage money* belum dapat dibayarkan di pelabuhan pemuatan, maka di dalam Surat Muatan (*Bill of Lading*) yang dikeluarkan oleh pemilik kapal atau oleh agen

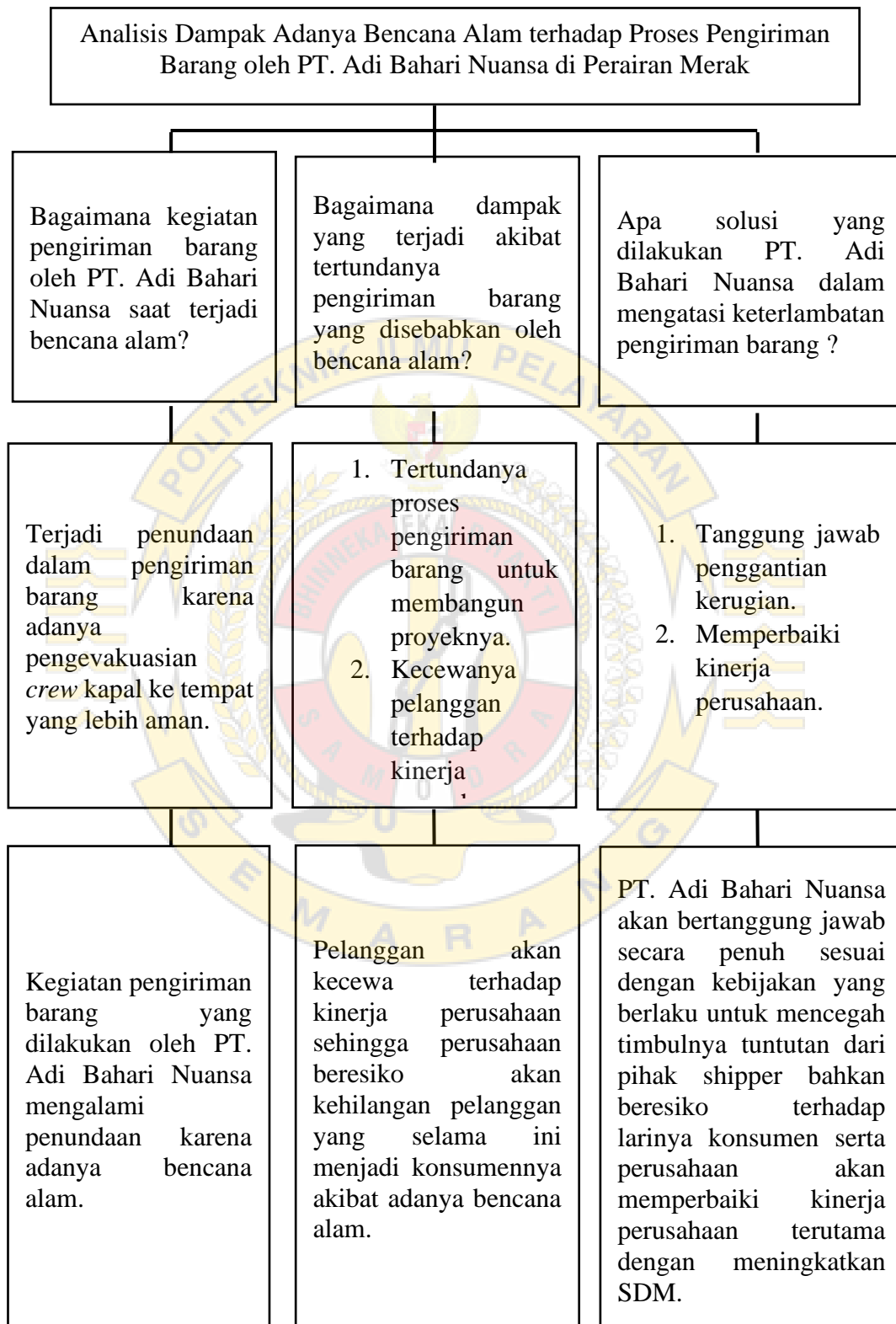
kapal dicatat jumlah demurrage ini agar penyelesaiannya dapat dilakukan oleh penerima barang di pelabuhan pembongkaran.

Untuk mengetahui apakah timbul *demurrage time* atau *despatch time*, maka sewaktu pemuatan/ pembongkaran berlangsung dibuat *timesheet*. Dari *timesheet* akan kelihatan apakah dialami *demurrage* atau *despatch* atau tidak. Jika dialami *demurrage*, maka nakhoda harus memberitahukan hal itu secara tertulis kepada pencarter.

2.3. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai “Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang Oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Perairan Merak”. Maka peneliti membuat kerangka pikir sebagai berikut:

Tabel 2.2. Kerangka Pikir Penelitian



BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian dan pembahasan pada PT. Adi Bahari Nuansa serta hasil uji lapangan selama beberapa waktu maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

5.1.1. Kegiatan pengiriman barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa mengalami keterlambatan akibat adanya bencana alam tsunami yang terjadi pada 22 Desember 2018 saat pemuatan steel pipes pada kapal KM. Sekishu Indah.

5.1.2. Dampak dari cuaca buruk dan bencana tsunami tersebut adalah pada kasus keterlambatan ini tidak ada claim karena bencana alam tsunami termasuk pada *force majeure* yang artinya keadaan yang terjadi di luar kemampuan manusia sehingga kerugian tidak dapat dihindari. Pada proses pengiriman barang terjadi pembengkakan biaya tambat, biaya labuh, dan biaya pandu yang ditagihkan kepada principal dan pembangunan proyek di Songkhla, Thailand menjadi terhambat karena bahan baku steel pipes terhambat pengirimannya.

5.1.3. Solusi atas keterlambatan pengiriman barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa yaitu perusahaan menjelaskan kepada pemilik barang bahwa kasus keterlambatan ini termasuk pada *force majeure* dan meminta maaf kepada prinsipal/ yang menunjuk agen atas keterlambatan pengiriman barang.

5.2. Saran

Berdasarkan simpulan dari hasil penelitian diatas adapun saran yang perlu dikemukakan antara lain:

- 5.2.1. Perusahaan hendaknya lebih memperhatikan kondisi lapangan pada saat kapal akan sandar. Seperti pada kasus ini, perusahaan harus memperhatikan peringatan dini dari BMKG dan meningkatkan kesiapsiagaan untuk mengurangi resiko bencana.
- 5.2.2. Perusahaan hendaknya mempersiapkan biaya tak terduga seperti pada kasus penelitian ini yaitu *force majeure*, sehingga siap dalam pembayaran pembengkakan biaya.
- 5.2.3. Perusahaan hendaknya siap menerima resiko apapun yang terjadi dalam mengageni setiap kapal dan menjalin hubungan yang baik dengan konsumen atau rekan perusahaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pendidikan Nasional, 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ketiga*, Jakarta: Balai Pustaka
- H.M.N Purwosutjipto, 2001, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan.
- Hikmawati , Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: RajaGrafindo Persada.
- Husein Umar. 2007, *Metode Penelitian Untuk Skripsi Dan Tesis Bisnis*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- KBBI, 2016. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). [Online] Available at: <http://kbbi.web.id/rehabilitasi>
- Kirk, J. & Miller, M. L., 1986. *Reliability and Validity in Qualitative Research*, Beverly Hills, CA, Sage Publications.
- Lena, S. dan Ratnasari, P. 2017. *Perencanaan Strategis Sistem Informasi Pengiriman Barang dan Surat di PT. Pos Indonesia MPC Bandung*. Jurnal Komputer Bisnis.
- Meleong, L.J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Mulyadi. 2001. *Sistem Akuntansi Edisi Tiga*. Jakarta : Salemba Empat.
- Nana Syaodih Sukmadinata. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Neolaka, Amos. 2016. *Metode Penelitian dan Statistik*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Novia, D., Tri, L., & Mahsina. 2017. *Analisis Penerapan Sistem Informasi Akuntansi Terhadap Kegiatan Pengiriman Barang Dalam Rangka Meningkatkan Efektivitas dan Efisiensi Pada Pt. Karyawiyosa Abadi*. Jurnal Ekonomi Akuntansi, 3(3),751–761.
- Purba Radiks. 1997. *Angkutan Muatan Laut*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ruli, S., Yanti, I. A., & Gista, M. 2017. *Sistem Informasi Jasa Pengiriman Surat Dan Barang Pada Pt . Pos Indonesia Kota Tangerang*. 3(2), 173–181.

- Salim, Peter dan Yenny Salim, 2002, *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*, Jakarta: Modern English Press.
- Simanjuntak, J.P. 1994. *Manajemen Keselamatan Kerja*. Jakarta: HIPSMI
- Sukardi. 2013. *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Suryanto, Mikael Hang. 2016. *Metode Riset & Analisis Saluran Distribusi*. Jakarta: Grasindo.
- Suryanto, Mikael Hang. 2016. *Sistem Operasional Manajemen Distribusi*. Jakarta: Grasindo.
- Suyono, 2001, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut 4*, Jakarta: PPM Manajemen.
- Tjakra Negara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: PT. Rineka Cipta, hal.1.
- Umi Narimawati. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif, Teori dan Aplikasi*. Bandung: Agung Media
- Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
- Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana

Lampiran 1

Nama Narasumber : Bapak Tusabih

Jabatan : Direktur PT. Adi Bahari Nuansa

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan narasumber (B):

A : Selaku Direktur PT. Adi Bahari Nuansa, apa saja kendala yang dialami perusahaan dalam menangani setiap kapal yang menggunakan jasa perusahaan bapak ?

B : Menurut saya, saya membangun perusahaan ini dari nol. Tentunya banyak sekali tantangan yang saya hadapi. Mulai dari memasarkan perusahaan sampai membangun kepercayaan bersama perusahaan owner kapal terkemuka di seluruh Indonesia hingga mancanegara. Pada saat menangani kapal dari kapal satu dengan lainnya tentunya berbeda, kendalanya pun juga berbeda. Ada yang mulus-mulus saja ada pula yang ribet sampai kami pun kewalahan. Hambatan dalam pengangkutan itu sendiri dapat disebabkan oleh beberapa hal, biasanya keadaan alam, kecelakaan ataupun kerusakan mesin kapal yang tidak mungkin dapat diduga dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut. Intinya semua mempunyai resiko.

A : Saya ijin bertanya mengenai penanganan perusahaan bapak, pada kapal KM. Sekishu Indah. Apakah betul pada saat itu terjadi bencana ?

B : Betul, wah pada saat itu ibarat saat menegangkan bagi perusahaan kami, kejadiannya itu kalo tidak salah 23 Desember 2018 malam. KM. Sekishu Indah ini sudah datang dari tanggal 20 Desember 2018, namun karena

dermaga belum siap jadi kapal berlabuh di tengah. Saat itu cuaca memang tidak mendukung selama 3 harian.

A : Bagaimana dampak setelah kejadian itu?

B : Ya tentunya keselamatan kapal dan crew kapal yang paling utama. Imbasnya ya pemuatan pada saat itu kami tunda setelah diskusi dari beberapa pihak. Dampak selanjutnya kami membayar lebih uang tambat dan sewa pandu.

A : Lalu apa solusi yang perusahaan berikan dalam keterlambatan pengiriman barang ini ?

B : Perusahaan saya sangat memahami betul resiko setiap mengageni kapal, saya tahu dalam setiap mengageni kapal itu memiliki resiko. Perusahaan saya berusaha yang terbaik dalam pengiriman barang kepada konsumen. Apabila dalam pengiriman barang terjadi kendala suatu hal, perusahaan akan menanggung segala kerugian sesuai dengan kebijakan yang berlaku. Perusahaan akan menganalisa terlebih dahulu kendala yang terjadi dalam pengiriman barang. Jadi, perusahaan mempunyai dasar dalam mengganti kerugian dari berbagai pihak.

Lampiran 2

Nama narasumber : Johnson Ginting

Jabatan : Master kapal KM. Sekishu Indah

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan narasumber (B):

A : Selamat siang Capt, saya ijin bertanya apakah benar sekitar tanggal 22 Desember 2018 terjadi bencana pada saat KM. Sekishu Indah berada di Merak ?

B : Ya, betul.

A : Bagaimana kronologi kejadiannya, Capt ?

B : Pada waktu itu saya akan mengirim muatan Steel pipes berjumlah 80 pcs ke Songkhla, Thailand. Pada tanggal 20 Desember 2018 pukul 18.00 KM. Sekishu Indah tiba di Perairan Merak. KM. Sekishu Indah drop anchor hingga 22 Desember 2018 dan dapat sandar pada pukul 17.30. Setelah melaksanakan rapat dari berbagai pihak, pada tanggal 24 Desember 2018 pukul 20.15 memulai pemuatan. Namun, pukul 22.00 terjadi hujan lebat dan angin kencang sehingga menimbulkan gelombang tinggi yang mengakibatkan terjadinya tsunami yang menyebabkan kapal tidak dapat beroperasi dengan lancar dan aktivitas pemuatan tertunda.

A : Lalu apa hanya itu saja, Capt ? Bagaimana dengan kondisi crew kapal ?

B : Secara otomatis kami semua menyelamatkan diri dan kapal. Kapal kami bawa ke tengah agar tidak terbawa tsunami lalu sebagian dari crew kapal kami dievakuasi ke tempat yang lebih aman. 3 ABK tetap melaksanakan dinas jaga di kapal.

A : Sampai kapan pengevakuasian itu Capt?

B : Tentunya kami menunggu pemberitahuan dari BMKG sampai dirasa aman baru kami boleh kembali ke kapal dan dapat melaksanakan pemuatan kembali.

A : Baik, Capt. Terimakasih untuk informasinya.



Lampiran 3

Nama narasumber : 1. Qomar

2. Ahmad Zain

3. Widiya

Jabatan : 1. Jetty Master

2. Operasional Agen PT. Adi Bahari Nuansa

3. Finance

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti (A) dengan narasumber jetty master (B), narasumber operasional agen (C), narasumber bagian Finance (D):

A : Bagaimana kegiatan pengiriman barang oleh PT. Adi Bahari Nuansa saat terjadi bencana alam?

B : Semua jetty yang berada di wilayah Banten tidak ada kegiatan apapun, termasuk kegiatan pemuatan barang oleh KM. Sekishu Indah dihentikan untuk sementara waktu dan semua kapal yang sandar di jetty di sekitar perairan Anyer dibawa ke tengah agar tidak kandas.

A : Berarti ada pengevakuasian begitu ya pak ?

B : Iya, betul.

A : Lalu bagaimana dampak yang terjadi akibat tertundanya pengiriman barang yang disebabkan oleh bencana alam?

B : Kalau menurut saya, bahwa penyandaran kapal KM. Sekishu Indah pada waktu itu adalah langsung sandar, karena belum terjadi bencana. Tsunami terjadi setelah posisi kapal sudah sandar di dermaga. Saat kegiatan muat di dermaga, kegiatan dihentikan sementara karena adanya gelombang tinggi serta angin

kencang untuk pengevakasian crew kapal dan karena sudah ada himbauan dari BMKG. Kendalanya yaitu jelas delay untuk pemuatan yang berujung demurage timbul dan membuat pihak owner kapal menanggung kerugian.

A : Bagaimana menurut Mas Zain dan Bu Widiya ?

C : Dampak yang ditimbulkan dari tertundanya pengiriman barang bagi pihak perusahaan adalah ketidakpuasan pelanggan terhadap kinerja perusahaan karena pegawai perusahaan tidak saling peduli dengan pekerjaan satu sama lain sehingga perusahaan beresiko akan kehilangan pelanggan yang selama ini menjadi konsumennya dan karena kapal sandar lalu ke tengah karena adanya pengevakasian crew kapal maka perusahaan menanggung pembengkakan biaya yang dikeluarkan akibat terlambatnya pengiriman barang. Sedangkan bagi konsumen adalah tertundanya pembangunan proyeknya yang sedang berjalan.

D : Dampak yang terjadi akibat tertundanya pengiriman barang yang disebabkan oleh bencana alam adalah terjadi pembengkakan biaya tagihan kepada owner kapal yang disebabkan oleh reberthing untuk mengevakuasi kapal ke tempat yang lebih aman sehingga biaya tambat meningkat.

A : Baik terimakasih.

Lampiran 4

Berikut adalah lampiran Statement of Fact KM. Sekishu Indah:

1 of 2

SOF MV. SEKISHU INDAH / V.21

SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

Komp Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang, Blok A.6 No.6 Grogol Cilegon Banten 42436

Telp: +62254573420 Fax: +62254572013 Email: abnindonesia@indo.net.id

STATEMENT OF FACT ON LOADING

Name of Vessel	: SEKISHU INDAH	Port	: Pelindo II Ciwandan Port
Voyage	: 21	Metric tons of	: STEEL PIPE
Arrived Pilot Station	: 1800 hrs 20 Dec 2018	Notice of Readiness tendered	: 1500 hrs 22 Dec 2018
Berthed at Ciwandan Port	: 1730 hrs 22 Dec 2018	Notice Of Readiness Accepted	: 1730 hrs 22 Dec 2018
		Commenced Loading	: 2015 hrs 22 Dec 2018
		Completed Loading	: hrs 25 Dec 2018

DATE	WEEK'S DAY	HOURS WORKED		RECORDS
		FROM	TO	
20 Dec 2018		1800	: Arrival at Merak	
		1845	: Drop Anchore	
22 Dec 2018		1545	: Up Anchore	
		1700	: POB for berthing	
		1720	: F.L.A	
		1730	: All made fast	
			SHORE CRANE NO. 1	
		1735	: Rest time	
		1940	: Preparing loading	
		1920	: Key meeting by stevedore, shipper and chief officer	
		2015	: Commenced loading	
		2200	: Stop loading due to Tsunami at Sunda Straits.	
24 Dec 2018		0705	: Pilot on board for unberthing due to safety reasons	
		0710	: Ship unberthing to anchorage	
		0915	: Drop anchor at anchorage	
		1310	: Up anchorage	
		1610	: Pilot on board for Re-berthing	
		1614	: First line ashore	
		1620	: All made fast	
		1710	: Commenced loading	
		1730	: Labour Non stop	
		1900	: Continue loading by shore crane I gang	
		2150	: Stop Loading due to issue Tsunami	
		2230	: Labour Non stop	
25 Dec 2018		0100	: Continue loading by shore crane I gang	
		0315	: Stop Loading to to rain and bad wheather	
		0530	: Change labour	
		0822	: Resumed loading	
		1050	: Stop Loading due to rain	
		1304	: Resume Loading	
		1540	: Completed Loading	
		1715	: Completed Lashing	
		1720	: Documents complete	
		1740	: POB for Unberthing	
		1748	: Unberthing	
		1755	: Sailing	
30 Dec 2018		AM	: Eta next port	

Lampiran 5

PACKING LIST



PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)
Jl. Pasoso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara 14310
NPWP: 01.061.005.3-093.000

No. Nota : 010.080.19-10.000516
Tanggal : 18-FEB-19



P.T. SEAMLESS PIPE INDONESIA JAYA

Head Office : Sentral Senayan II, 11th Floor, Jl. Asia Afrika No. 8, Gelora Bung Karno - Senayan Jakarta Pusat 10270
Phone : (62-21) 2996 6300 Fax : (62-21) 2996 6333
Factory : Jl. Antartika 1 Kav. F4, Krakatau Industrial Estate Cilegon, Banten - Indonesia
Phone : (62-254) 267 700, Fax : (62-254) 267 590

PACKING LIST

CONSIGNEE :
Chevron Thailand Exploration and Production, Ltd.
19 SCB Park Plaza Tower III, 5th Floor, Ratchadaphisek Road,
Kwaeng Chatuchak, Khet Chatuchak, Bangkok, 10900
TEL: + 66 545 5555 - FAX: + 66 545 5512 -
EMAIL: GRPSCM-CustomsRepresentative@chevron.com
CONTACT: Customs Representative

Packing List no : 144-PLESC1218
Date : 21-Dec-2018
Vessel Name : KM. SEKISHU INDAH V.21
Port of Loading : CIWANDAN, INDONESIA
Final Destination : SONGKHLA PORT, THAILAND
Rev. : 04

NO ITEM	DESCRIPTION	JOINT (PC)	LENGTH (FT)	QUANTITY		REMARK
				WEIGHT (KGS)		
				Net	Gross	
1	SO : 0037033477 - 20 : PO : 60385136 7" 29.00#R3SP-SM-L80-MS XTXC	399	17,622.930	228,732	228,732	CONFERMA 7390203001
2	SO : 0037033034 - 10 : PO : 60377337 7" 29.00#R3SP-SM-L80-MS XTXC	20	872.490	11,329	11,329	7390178001
3	SO : 0037029874 - 50 : PO : 60349199 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	7	307.230	888	890	7380024001
4	SO : 0037030872 - 20 : PO : 60357482 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	27	1,192.200	3,477	3,482	7360024001
5	SO : 0037031912 - 10 : PO : 60367431 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	17	750.420	2,178	2,180	7380026001
6	SO : 0037032225 - 20 : PO : 60371128 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	17	747.450	2,170	2,172	7390177001
7	SO : 0037033477 - 30 : PO : 60385135 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	111	4,909.510	14,376	14,391	7390204001
8	SO : 0037033369 - 10 : PO : 60385143 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	19	840.750	2,440	2,444	7390205001
9	SO : 0037033843 - 10 : PO : 60385144 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	893	39,532.670	115,013	115,113	7390206001
10	SO : 0037031306 - 10 : PO : 60361676 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	38	1,680.100	4,902	4,906	7390169001
11	SO : 0037029874 - 40 : PO : 60348867 2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS	19	838.100	2,431	2,433	7390155001
12	SO : 0037035943 - 50 : PO : 60400763 2 7/8" 6.40#CPLG-L80 13 CR-TSH MS	80	47.200	188	238	7390236001
PACKING DIMENSIONS		Volume Goods				
1. (13.5 M x 0.21 M x 0.21 M) x 419 PCS		249.45 M3				
2. (13.5 M x 0.5 M x 0.45 M) x 63 PKG		191.36 M3				
3. (0.5 M x 0.4 M x 0.55 M) x 2 PKG		0.22 M3				
TOTAL		441.03 M3				
TOTAL		1,647	69,341.050	388,124	388,310	

PT. SEAMLESS PIPE INDONESIA JAYA



RIZKI NOPRIZA
NIPP. 286117298

Cabang Pelabuhan Banten
Jalan Raya Pelabuhan No. 1 Ciwandan, Banten, 42166

Lampiran 6

BILL OF LADING

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994

Shipper

PT. SEAMLESS PIPE INDONESIA JAYA

SENTRAL SENAYAN II, 11TH FLOOR

JL. ASIA AFRIKA NO 8, GELORA BUNG KARNI

SENAYAN JAKARTA PUSAT 10270

ON BEHALF OF

TENARIS GLOBAL SERVICES S.A.

Consignee

CHEVRON THAILAND EXPLORATION AND PRODUCTION, LTD.

19 SCB PARK PLAZA TOWER III, 5TH FLOOR, RATCHADAPHISEK ROAD,

KWAENG CHATUCHAK, KHET CHATUCHAK, BANGKOK, 10900

TEL: + 66 545 5555 - FAX: + 66 545 5512 -

EMAIL: GRPSCM-CUSTOMSREPRESENTATIVE@CHEVRON.COM

CONTACT: CUSTOMS REPRESENTATIVE

Notify Party

BANGKOK FREIGHT FORWARDER CO., LTD

66/83-84 MOO 5, RACHATCHEWA,

BANGPHUJI, SAMUTPRAKARN 10540

TEL: 66 2 738 8630, 66 2 738 8755 EXT. 205, 222

FAX: 66 2 738 8759-80

ATTN: AIR - MS. YUPIN S. (IMPORT@BAFCOTHAI.COM)

SEA - MR. CHALERMPOL S. (SEAFREIGHT@BAFCOTHAI.COM)

Vessel

Port of loading

MV. SEKISHU INDAH / V. 21

CIWANDAN PORT, INDONESIA

Port of discharge

SONGKHLA PORT, THAILAND

Shipper's description of goods

1,647 PC
COMMODITE SEAMLESS STEEL PIPES

Reference/Marking

MPO1434957RO-1005-01
MPO1434957RO-0406-01
MPO1434957RO-2612-01
MPO1434957RO-2310-01
MPO1434957RO-2802-01
MPO1434957RO-2301-01
MPO1434957RO-2103-01
MPO1434957RO-3005-01
MPO1434957RO-0629-01
MPO1434957RO-1212-01

SO : 0037033477 - 20 : PO : 60385136
7" 29.00#R3SP-SM-L80-MS XTDC
SO : 0037033034 - 10 : PO : 60377337
7" 29.00#R3SP-SM-L80-MS XTDC
SO : 0037029874 - 50 : PO : 60349199
2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS
SO : 0037030672 - 20 : PO : 60357482
2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS
SO : 0037031912 - 10 : PO : 60367431
2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS
SO : 0037032225 - 20 : PO : 60371128
2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

399 PC

20 PC

7 PC

27 PC

17 PC

17 PC

SO : 0037033477 - 30 : PO : 60385135

2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

SO : 0037033369 - 10 : PO : 60385143

2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

SO : 0037033843 - 10 : PO : 60385144

2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

SO : 0037031306 - 10 : PO : 60361676

2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

SO : 0037029874 - 40 : PO : 60348867

2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

SO : 0037036443 - 30 : PO : 60405005

2 7/8" 6.40#R3SP-SM-L80 13 CR-TSH MS

111 PC

19 PC

893 PC

38 PC

19 PC

80 PC

Net weight

388,124 Kgs

Gross weight

388,310 Kgs

Measurement

441.03 M3

FREIGHT PREPAID

Shipped on board on : "MV.SEKISHU INDAH" V.21

(of which NIL on deck at Shipper's risk: the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE

Received on account of freight:

Time used for loading Days hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date,

any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Number of original Bs/L
3 (THREE)Place and date of issue
CIWANDAN PORT, INDONESIA . DECEMBER 26TH , 2018

Signature

FOR AND ON BEHALF
MASTER OF "MV.SEKISHU INDAH" CAPT. JOHNSON GINTING

AS AGENT ONLY

By Authority of The Baltic and International
Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

Lampiran 7

INVOICE PERUSAHAAN



PT. ADI BAHARI NUANSA

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

No : 030/INV-ABN/II/2019

Date : 25-Feb-19

To : PT. SINDO UTAMA JAYA
Komp. Regency Park Blok III No. 30
Jalan Sriwijaya
Pelita - Batam

Re : Final Ship's Disbursement of KM. SEKISHU INDAH

Dear Sir,

We are sending your Ship's Disbursement account the vessel which called at Cilandak Port dated on December 20th - 30th 2018, as follows :

I. Invoice IDR :

No	DESCRIPTION	AMOUNT	TOTAL
I	Port Charges :		
	- Harbour Dues		720,192
	- VTS		289,600
	- Light Dues		244,191
	- Wharfage Dues :		
	DPP	89,281	
	VAT 10%	8,928	
	Total Wharfage Dues		98,209
	- Pilot & Tug :		
	DPP	6,170,629	
	VAT 10%	617,062	
	Total Pilot & Tug		6,787,691
	Sub Total Port Charges		8,139,883
II	Agency :		
	- Agency Expenses Lumpsum	16,000,000	
	- Agency for 2nd Berthing	5,000,000	
	Total Agency	21,000,000	
	VAT 10%	2,100,000	
	Sub Total Agency		23,100,000
III	Others :		
	- Supply Fresh Water about 25 Tons x USD 9.50		3,326,663
	- Sign On Passport about 2 Crews x IDR 250,000,-	500,000	
	- Deviation Port Clearance	500,000	
	Total Others	1,000,000	
	VAT 10%	100,000	
	Total Others after VAT 10%		1,100,000
	Sub Total Others		4,426,663
	(BI Rate on February 25 th 2019 is 14,007)		
GRAND TOTAL			35,666,546
Advanced			-
Balance due to us			35,666,546

Say : Thirty Five Million Six Hundred Sixty Six Thousand Five Hundred Forty Six Rupiah.

Kindly Please transfer full amount to our account as follows :

PT. ADI BAHARI NUANSA
BANK MANDIRI CABANG Cilegon - Anyer
163.002.2808136 (IDR)

PT. ADI BAHARI NUANSA



Widiya Ningsih
Finance

Notes :

Since 7 days after invoice received, there are not complain, customer considered to agree.

Lampiran 8

PORT CHARGES



PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)
Jl. Pasoso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara 14310
NPWP: 01.061.005.3-093.000

No. Nota : 010.080.19-10.000516
Tanggal : 18-FEB-19

NOTA PENJUALAN JASA KEPELABUHANAN

PELAYARAN DALAM NEGERI

Penerima Jasa

Nama : PT. ADI BAHARI NUANSA
Nomor : 12401088
Alamat : JL. ARGA WELIRANG BLOK A6 NO.6
NPWP : 01.917.311.1-417.000

Nama Kapal : SEKISHU INDAH .KM
Periode Kunjungan : 20-DEC-18 s/d 25-DEC-18
Nomor PPKB : 201812004554
Nomor PKK : SEND12000004

NO JENIS JASA

JUMLAH

KETENTUAN

1. Jasa Tambat
2. Jasa Pandu
3. Jasa Tunda
4. Jasa Kepil
5. Jasa Lain-lain
6. Administrasi

IDR	89.280
IDR	210.988
IDR	5.959.640
IDR	0
IDR	0
IDR	0

1. Apabila dalam waktu 5 hari kerja setelah nota ini diterima tidak ada pengajuan keberatan, maka Saudara dianggap setuju.
2. Pengajuan keberatan dapat ditanggapi jika Pemakai Jasa telah membayar 100% dari kekurangan yang harus dibayar menurut perhitungan penyesuaian

DASAR PENGENAAN PAJAK

PPN 10%

- a. Dipungut Sendiri
- b. PPN Dipungut Pemungut
- c. PPN tidak dipungut
- d. PPN dibebaskan

IDR	6.259.908
IDR	625.992
IDR	0
IDR	0
IDR	0
IDR	6.885.900
IDR	2.284.468
IDR	4.601.432

Terbilang : Empat Juta Enam Ratus Satu Ribu Empat Ratus Tiga Puluh Dua Rupiah



Banten, 18-FEB-19

a/n GENERAL MANAGER PELABUHAN BANTEN
UB. DEPUTY GM KEUANGAN DAN SDM
ASSISTANT DGM PERBENDAHARAAN



RIZKI NOPRIZA
NIPP. 286117298

Cabang Pelabuhan Banten
Jalan Raya Pelabuhan No. 1 Ciwandan, Banten, 42166

DATA TRANSAKSI - JASA KAPAL

TANGGAL KAPAL KELUAR : 25-12-2018 18:10

NAMA KAPAL	: SEKISHU INDAH .KM	KUNJUNGAN/KEGIATAN	: KAPAL NIAGA / UMUM
KODE KAPAL/No. UKK	: SEND / SEND12000004	MASA KUNJUNGAN	: 20-12-2018 19:00 s/d 25-12-2018 18:10
AGEN	: 217 - PT. ADI BAHARI NUANSA	GT/LOA	: 496 Ton / 51.75 Meter
BENDERA	: INA / INDONESIA	ASAL/TUJUAN	: SORONG/PAPUA / JAKARTA
JENIS PELAYARAN	: DALAM NEGERI / NON REGULER	SEBELUM/BERIKUT	: SORONG/PAPUA / BANTEN
JENIS KAPAL	: CARGO	No. Form 1A	: 201812004554

URAIAN	1A-KE	NO.BUKTI	TGL- JAM MULAI	TGL- JAM SELESAI	KETERANGAN
LABUH		20191200184	20-12-2018 19:00	25-12-2018 18:10	1 KALI, MINUS MASA TAMBAT 3 ETMAL
	1		20-12-2018 19:00	22-12-2018 08:00	TGL JAM ENTRY PPKB 21-12-2018 16:09
	2		20-12-2018 19:00	22-12-2018 08:00	TGL JAM ENTRY PPKB 31-01-2019 08:44
TAMBAT KADE PP II / 07		201912000230	22-12-2018 17:25	24-12-2018 07:15	Beton-Merapat
	1		22-12-2018 17:30	23-12-2018 17:00	TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PPKB 21-12-2018 16:09
TAMBAT KADE PP II / 07		201912000231	24-12-2018 16:15	25-12-2018 17:50	Beton-Merapat
	3		24-12-2018 16:20	25-12-2018 17:48	TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PINDAH PPKB 14-02-2019 14:10
GERAKAN Masuk : L A U T KE KADE PP II / 07 201912001005					
	1		22-12-2018 17:00	22-12-2018 17:30	KAPAL BERGERAK PKL 17:00, JUMLAH GT : 496 TON
			21-12-2018 16:30		TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PPKB 21-12-2018 16:09
KT TIRTAYASA. IV (JAM PEMAKAIAN DITAMBAH 2 X 60 MENIT), BIAYA TETAP EMERGENCY			22-12-2018 17:00	22-12-2018 17:30	JUMLAH GT : 496 TON
GERAKAN Keluar : KADE PP II / 07 KE ANCHOR / LUAR DAM 201912001006					
	2		24-12-2018 07:10	24-12-2018 07:30	KAPAL BERGERAK PKL 07:10, JUMLAH GT : 496 TON
			24-12-2018 07:30		TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PINDAH PPKB 31-01-2019 08:44
KT TIRTAYASA. IV (JAM PEMAKAIAN DITAMBAH 2 X 60 MENIT), BIAYA TETAP EMERGENCY			24-12-2018 07:10	24-12-2018 07:30	JUMLAH GT : 496 TON
GERAKAN Masuk : ANCHOR / LUAR DAM KE KADE PP II / 07 201912001007					
	3		24-12-2018 16:00	24-12-2018 16:20	KAPAL BERGERAK PKL 16:00, JUMLAH GT : 496 TON
			24-12-2018 16:00		TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PINDAH PPKB 14-02-2019 14:10
KT TIRTAYASA. VI-208 (JAM PEMAKAIAN DITAMBAH 2 X 60 MENIT), BIAYA TETAP EMERGENCY			24-12-2018 16:00	24-12-2018 16:20	JUMLAH GT : 496 TON
GERAKAN Keluar : KADE PP II / 07 KE L A U T 201912001008					
	4		25-12-2018 17:45	25-12-2018 18:05	KAPAL BERGERAK PKL 17:45, JUMLAH GT : 496 TON
			25-12-2018 17:50		TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PPKB 14-02-2019 14:12

TARIF VARIABEL : 25-12-2018 17:45 25-12-2018 18:05 3 X Rp. 3,30 X 496 Rp. 4.910,00

PAJAK PERTAMBAHAN NILAI

- DASAR PERHITUNGAN PAJAK

- a. PPN dipungut sendiri
b. PPN dipungut Pemungut
c. PPN tidak dipungut
d. PPN dibebaskan

Rp. 6.259.908,00
Rp. 825.992,00
Rp. 0,00
Rp. 0,00
Rp. 0,00

1. JUMLAH PERHITUNGAN

Rp. 6.885.900,00

2. UANG JAMINAN NO 12

Rp. 2.284.468,00

3. PIUTANG

Rp. 4.601.432,00

PPN DIPUNGUT SENDIRI karena Tidak ada Upstream Kupon

BONGKAR/MUAT

Unitized(3) - Masa I : 3 Hari



TERBILANG : EMPAT JUTA ENAM RATUS SATU RIBU EMPAT RATUS TIGA PULUH DUA RUPIAH (Rupiah)

Telah diperiksa,



Lampiran 9

SIARAN PERS BMKG



BADAN METEOROLOGI KLIMATOLOGI DAN GEOFISIKA
Jl. Angkasa I No. 2, Kemayoran, Jakarta 10720 Telp. : (021) 4246321, Fax. : (021) 4246703
P.O. Box 3540 Jkt, Website : <http://www.bmkg.go.id>

SIARAN PERS

PERISTIWA TSUNAMI DI PANTAI BARAT BANTEN TIDAK DIPICU OLEH GEMPABUMI
Mencermati peristiwa tsunami di Pantai Barat Provinsi Banten pada tanggal 22 Desember 2018, malam hari sekitar pukul 21.27 WIB, maka Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) menyampaikan tanggapan sebagai berikut:

A. Gelombang Tinggi karena cuaca

1. BMKG mendeteksi dan memberikan peringatan dini gelombang tinggi yang berlaku tgl 22 Desember pkl 07.00 hingga tgl 25 desember Pkl 07.00 (peringatan terlampir) di wilayah perairan Selat Sunda.
2. Pada pukul 09 – 11.00 terjadi hujan lebat dan angin kencang di perairan Anyer (dari laporan team lapangan BMKG)

B. Erupsi Gunung Anak Krakatau

1. BMKG berkoordinasi dengan Badan Geologi melaporkan bahwa pada Pkl. 21.03 Gunung Krakatau erupsi kembali sehingga peralatan seismometer setempat rusak, tetapi seismic Stasiun Sertung merekam adanya getaran tremor terus menerus (tidak ada frekuensi tinggi yang mencurigakan).
2. Berdasarkan rekaman seismik dan laporan masyarakat, peristiwa ini tidak disebabkan oleh aktifitas gempabumi tektonik namun sensor Cigeulis (CGJI) mencatat adanya aktivitas seismic dengan durasi ± 24 detik dengan frekwensi 8-16 Hz pada pukul 21.03.24 WIB.

C. Tsunami di Banten dan Lampung

1. Berdasarkan hasil pengamatan tidegauge (sementara), didapatkan data sebagai berikut:
 - a. Tidegauge Serang di pantai jambu, desa bulakan, Kec Cinangka, Kab Serang: tercatat pukul 21.27 WIB ketinggian 0.9 m
 - b. Tidegauge Banten di pelabuhan Ciwandan, kecamatan Ciwandan : tercatat pukul 21.33 WIB ketinggian 0.35 m
 - c. Tidegauge Kota Agung di Desa Kota Agung, Kec Kota Agung, Lampung : tercatat pukul 21.35 WIB ketinggian 0.36 m
 - d. Tidegauge Pelabuhan Panjang Kec Panjang Kota Bandar Lampung : tercatat pukul 21.53 WIB ketinggian 0.28 m

Kepada masyarakat dihibau agar tetap tenang dan tidak terpengaruh oleh isu yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Juga dihibau untuk tetap menjauh dari pantai perairan selat sunda, hingga ada perkembangan informasi dari BMKG dan Badan Geologi.

Jakarta, 22 Desember 2018

Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika
Prof. Ir. DWIKORITA KARNAWATI, M.Sc, Ph.D

Lampiran 10

KUITANSI TAMBAT

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT		No : 0717349
KUITANSI		
Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor	:	16.0002287
PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Institusi kesehatan Pengguna Jasa	:	PT. ADI BAHARI NUANSA SEKISHU INDAH / 496
Uang Sebesar	:	TULUH RATUS DUA RULUH RIBU SERATUS SEMBILAN PULUH DUA RUPIAH
Untuk pembayaran (beri tanda ✓)	:	<input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kepelabuhanan (PUJK) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kenavigasian <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Perkapalan (PUP) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Angkutan Laut (JAL) <input type="checkbox"/> PNBP Konsesi
KAPAL - JASA LARUH 1 A KAPAL ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI KAPAL YANG MELAKUKAN KEGIATAN DI TUKS DAN TERSUS - KAPAL ANGKUTAN LUAR NEGERI PERMINTAAN PELAYANAN		Merak 24 Desember 2018
Terbilang: KAPAL LABUH TAMBAT PANDU & TUNDAI		Bendahara Penerima/ Petugas Pemungut PNB
Jumlah Rp.	:	720.192.00
Jumlah USD	:	
Denda Rp.	:	0.00
Denda USD	:	
Jumlah Raya Rp.	:	720.192.00
Jumlah Raya USD	:	
		MUTAMMAD HSY SAUTRA NIP

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 108/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020


Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MARIA MAGDALENA DELYRIA MARDIAN
NIT : 531611306261-K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap
Proses Pengiriman Barang Oleh PT. ADI BAHARI
NUANSA di Perairan Merak

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 9 %* (Sembilan Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 3 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang Oleh PT. ADI BAHARI NUANSA di Perairan Perak

ORIGINALITY REPORT

9%	9%	0%	4%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	jurnal-mahasiswa.unisri.ac.id	3%
2	bagoesseto.wordpress.com	2%
3	eprints.umm.ac.id	2%
4	repository.usu.ac.id	2%

Exclude quotes On Exclude matches < 2%
Exclude bibliography On

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Maria Magdalena Delyria Mardian
2. Tempat, Tanggal lahir : Temanggung, 3 Januari 1998
3. Alamat : Jl. Subagyo No 65 RT 2 RW 3 Kavling
Mungseng Temanggung
4. Agama : Katolik
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Martinus Parmidi, SH
 - b. Ibu : Yosephien Diana Perihastuti, SE
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Pangudi Utami Temanggung
 - b. SMP Kanisius Temanggung
 - c. SMA Negeri 2 Temanggung
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

PERUSAHAAN : PT. Tama Samudera Lines

ALAMAT : Jl. Gurame 6A Rawamangun Jakarta Timur